


# jaarverslag 1979

van de  
coöperatieve  
voor  
vissersvaartuigen

**s.c.a.p.**

zetel : hendrik baelskaai 27, Oostende

 (059) 32.29.51 — 32 09 31 B.T.W. nr. 405.304.008

Werkhuizen : 32 39 79 — 32 08 20



**Vlaams Instituut voor de Zee**  
*Flanders Marine Institute*



Op het ogenblik dat dit jaarverslag aan U voorgelezen wordt, is de Coöperatieve SCAP zijn 32e jaargang ingetreden en hopen wij dat zij in 1979 de zwaarste en moeilijkste periode van haar bestaan doorgemaakt heeft, niet alleen voor wat het werkhuys betreft, maar ook voor de verkoop van onze brandstoffen en het magazijn.

De Oostendse vloot is opnieuw van enkele eenheden geslonken, waardoor de brandstoffenverkoop en het magazijn er fel onder te lijden hadden. Ook was van nieuwbouw begin 1979 praktisch geen sprake en zo die er plots kwam of schepen in het buitenland gekocht werden, dan was dit voornamelijk te Zeebrugge waar de visserijgeest en de opvolging van vader op zoon, nog levendig is.

Daarenboven zijn de zeer nuttige maatregelen genomen door het Beheer van het Zeewezen met het opdoeken van de VOZOR, het verhogen van de kredieten van het NMKN en de tussenkomst van het visserijfonds werkelijk een stimulans geweest tot nieuwbouw in zoverre, dat de scheepswerven die gewoon zijn schepen te bouwen, bestellingen hebben kunnen boeken tot einde 1981.

Het is een feit, dat nieuwbouw voor SCAP geen winst oplevert en alleen toelaat werk te verschaffen, de vloot te moderniseren en de reders service te verlenen, wat ook deel uitmaakt van onze koöperatieve werking ten voordele van onze leden-reders in het algemeen en de visserij in het bijzonder.

Twee jaar geleden ging de bekommernis van onze reders in de eerste plaats naar de maatregelen welke zouden getroffen worden op nationaal vlak om de visstand te beschermen en was de schrik er in, de vloot te moderniseren om met dure schepen, de uitbating van de visserij rendeerbaar te maken.

Weliswaar is sedertdien alles nog geen koek en deeg, maar toch kan gezegd dat, buiten de desillusie inzake de FEOGA steun voor de Belgische Visserij, de nationale en internationale maatregelen stilaan het vertrouwen hebben teruggebracht in zoverre dat wij in de loop van 1980 van een werkelijk begin van modernisering van de vloot mogen spreken.

Nog andere factoren hebben de vooruitgang van de werkhuizen der koöperatieve gestremd.

Wij noemen, het plots kwijt spelen van orders der NAVO van 52 motoren welke door het buitenland werden weggekaapt, nadat wij een eerste reeks van 15 reeds waren toevertrouwd. Daarbij komt het feit, dat vele treilers hun vis in Engeland verkochten, er zich aan brandstof, weiers

# sterke plastieke bennen



**44 LITER : ± 35 KG. à 285 F.**

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.  
boven 48 cm.

**58 LITER : ± 50 KG. à 305 F.**

hoogte 43 cm., diameter onder 36,5 cm.  
boven 53,5 cm.

wendt U tot :

## S.C.A.P.

H. Baelskaai 27, Oostende - tel. 059/32.29.51

## Hand in Hand

Tijdokstraat 34, Zeebrugge - tel. 050/54.41.17

en netwerk goedkoper konden bevoorraden dan bij ons, zonder te spreken van de gunstige valutawaarden van het Pond en andere belangrijke factoren, welke op dat ogenblik een belangrijke rol gespeeld hebben in de zeer moeilijke exploitatiemogelijkheden van de visserijvloot en de brandstofkwestie. Ondertussen is van de verkoop in het buitenland nog geen vermindering waar te nemen, al is het een feit, dat het verschil in marktprijs zo groot niet meer is en de algemene onkosten aldaar, wanneer wij de afrekeningen nagaan, zeker reeds de 20 % te boven gaan, waar deze hier in 't algemeen slechts 10 % bereiken.

Ook de brandstoffenprijs scheen in die periode telkens van 40 à 50 centiemen te verschillen in min, waar op het huidig ogenblik al naar gelang de haven waar men verkoopt, deze reeds 40 à 50 cent per liter duurder is geworden.

En ook dat heeft een belangrijke rol gespeeld in het zakencijfer van uw maatschappij, waar integendeel de algemene personeelskosten steeds maar stijgen en deze ons zelfs noodzaakten tot het nemen van maatregelen, om de onkosten van vervoer, magazijn en werkhuis tot het minimum te herleiden.

## HET LEDENTAL

In 1979 telden wij nog 104 leden aandeelhouders, tegen 109 in 1978 en wel als volgt verdeeld :

|            | 1978 | 1979 |
|------------|------|------|
| Oostende   | 56   | 53   |
| Zeebrugge  | 25   | 26   |
| Nieuwpoort | 28   | 25   |
|            | 109  | 104  |

Op te merken valt hier, dat een paar leden dienden uitgesloten zoals de O.35, O.81, O.82, O.83, O.216, O.334, en anderzijds sommige andere het bedrijf stil legden, zoals de O.186, O.22, N.719, N.720, N.705, O.805, N.762, N.765, N.715, N.543, O.628, N.591, O.555, N.710, N.408, waar in feite weinig schepen de Oostendse vloot kwamen vervoegen en wij niet kunnen verlangen van de leden van Zeebrugge dat zij zich te Oostende bevoorraden, wanneer zij in Zeebrugge hun vangst verkopen.

Als nieuwe leden mochten wij echter boeken : N.752 Legein, O.192 Pedro, O.260 Smessaert, Z.180 Devoogt.

Het totale zakencijfer bedroeg in 1979 : 178.007.006 fr. tegenover 151.391.800 fr. in 1978 waarvan in 1979, 58.577.458 fr. in het werkhuis tegenover 41.363.938 fr. in 1978.

**REDERS**

**BESTELT UW**

**BRANDSTOF**

**DIE VAN FAMILIELEDEN**

**EN VRIENDEN**

**BIJ**

**S.C.A.P.**

**Bevoorrading**

**en kwaliteit verzekerd**

**Tel. tussen 8 en 17 uur 059/32 29 51**

**Na 18 uur 059/70 45 32**

## DE GASOLIE

Dat de brandstoffenkwestie in 1979 een ware schommeling onderging in zake prijs en bevoorradings, hoeven wij U niet te herhalen, maar was oorzaak, dat wij zelfs op bepaalde ogenblikken met verlies moesten leveren, daar wij geboycot werden door verschillende grote maatschappijen die er slechts op uit waren van die onrustbare toestand misbruik te maken om al wat onafhankelijke verdeler was als voortverkopers uit de weg te ruimen of naar het failliet te leiden.

In deze ogenblikken van drastische beperkingen en gebrek aan mogelijkheden om ons te bevoorraden, hebben wij het hoofd koel moeten houden en roeien met de spanen waarover wij beschikken opdat niet alleen SCAP die crisisperiode zou te boven komen, maar ook Hand in Hand Zeebrugge, die in feite voor wat haar leveringen betreft, in 1978 en vorige jaren op ons afgestemd was en zijn leefbaarheid al of niet van die bevoorrading afhing.

Wij volgden de toestand van dag tot dag en beseften, dat het al of niet verder bestaan van onze koöperatieven, van de al of niet bevoorrading in brandstof afhing. Wij vernamen zelfs dat wij bij de Hogere Overheid door de Rederscentrale geboycot werden, die aan de ministers van Landbouw en Economische Zaken, een schrijven richtten waarin tekstueel vermeld stond, dat niet de onafhankelijken, dus SCAP en Hand in Hand, een tekort hadden aan brandstof, maar wel de vertegenwoordigers van Multi Nationals. De redenen van deze onjuiste beweringen, waren niet ver te zoeken. Gelukkig konden wij tijdig de bewijslast van het tegenovergestelde voorleggen en hebben wij het te danken aan de kordaatheid waarmee de minister van Economische Zaken optrad en de onpartijdigheid van de plaatselijke visserijdienst, dat wij als onafhankelijken onze leden verder konden bevoorraden en ook Hand in Hand in de vele moeilijkheden die voor haar bestonden op dit ogenblik kon in leven gehouden worden, om sedertdien te Zeebrugge evenwaardig met SCAP als onafhankelijke leverancier te kunnen voortwerken. Dit feit was veel belangrijker voor het voortbestaan van Hand in Hand Zeebrugge, dan voor SCAP zelf, die over de nodige installaties beschikt om zich te verdedigen, waar dit niet het geval was voor Hand in Hand.

Wij menen het dan ook niet ongepast, hier vooral hulde te brengen aan de minister van Economische Zaken en zijn personeel voor de wijze waarop zij de belangen van de onafhankelijken hebben behartigd, waardoor het voortbestaan van SCAP en Hand in Hand als leveranciers van de visserij gewaarborgd werd en het ons toelaat zoals in het verleden, U niet alleen te bevoorraden, maar op de dure brandstofprijzen die wij te betalen kregen, nog een winstaandeel te kunnen boeken.



# Gullevisser

Gebruik voor de

**DANISH PAIR VISSERIJ**

onze speciaal

**„DUIVELSTERK“ KABEL**

van 16 mm. 6 × 7

gegalvaniseerd

■ **56 F.** per kg.

(korting 5 t.h. voor de leden)

Wendt U tot

**S. C. A. P.**

**H. BAELSKAAI 27, OOSTENDE**

**TEL. 059/32.29.51**

Tot de cijfers terugkomend, merken wij op, dat wij vanaf mei 1979 in zake bevoorrading een groot verlies kenden en dat het te danken is aan de reserves welke wij toen in stock hadden, dat wij heden aan u voor 1979 een nog bijkomende ristourne van 20 ct. per liter over het ganse jaar kunnen uitkeren, na U in de eerste helft van 1979 een onmiddellijke ristourne van 0,09, 0,28 en 0,39 ct., al naar gelang de marktschommelingen, te hebben verschaft.

Wat ons echter opnieuw dwars zat, was de snelle verhoging der prijzen die van 4,22 fr. begin 1978 einde 1979 reeds 7,99 fr. bereikten en op het huidig ogenblik 8,85 fr. noteren, waardoor ontzaglijke kapitalen nodig waren wilden wij ons tijdig en normaal bevoorraden.

Immers was die prijsverhoging niet alleen een feit, maar kregen wij daarenboven de verplichting voor om het even welk kwantum dat ons toegezegd werd, vooraf te betalen, wat ons noodzaakte ook hier maatregelen te treffen, welke ons moesten toelaten daaraan te voldoen en over het nodige kapitaal te beschikken.

Het is voor die reden, dat wij ook in eigen midden, tot de kontante betaling van de brandstoffen moesten overgaan en wij nu nog moeten eisen, dat aankopen deze reis gedaan, volgende reis betaald worden.

De aankoop van een miljoen liter, kost ons immers bij de negen miljoen frank, waar wij vroeger hiervoor twee miljoen liter konden stockeren. Als wij dan zien, dat bij het minste debet in een bank, een kasdriet 20 % kost, dan is het een feit, dat men daardoor eerder zou geneigd geweest zijn een kapitaal in depot te hebben in de bank dan een reserve aan gasolie in de tanks, hoe noodzakelijk dit ook is, willen wij onverwachte moeilijkheden als deze in 1979 beleefd, het hoofd kunnen bieden.

Daarom dringen wij nogmaals bij U allen aan, uw betaling van brandstof stipt na te leven om ons niet te noodzaken bankintresten voor achterstallige betalingen te eisen.

Vergeet niet dat om in 1979 voor 178.007.066 fr. zaken te doen, wij maar over een kapitaal beschikten van 10.683.117 fr. en wij zelfs genoodzaakt zijn thans aan de algemene vergadering de verhoging van de aandelen per bruto ton te vragen, willen wij voor deze winter niet belast worden met zware bankintresten en een hypotheek op onze instellingen.

## DE VERKOOP VAN GASOLIE

Dit klein overzicht moet U doen begrijpen met welke grote moeilijkheden wij in 1979 af te rekenen hebben gehad en U ook doen inzien van welk groot belang in die ogenblikken, de financiële steun is geweest van onze zusterkoöperatieve Hulp in Nood, die haar reserves 20 jaar ge-

# **S.C.A.P. beschikt over een nieuwe kabelklempers**

s.v. S.C.A.P. beschikt over een moderne kabelklempers waarmee het mogelijk is kabelklemmen te persen met drukken gaande tot maximaal 600 ton.

De voordelen van het gebruik van kabelklemmen, in plaats van de gewone splitsingen zijn groot.

Enerzijds dient gewezen te worden op de tijdwinst die kan verwezenlijkt worden. Anderzijds sluit deze vorm van hechten verondingen uit die toch regelmatig voorkomen bij het werken met kabels waarop gewone splitsingen toegepast zijn.

De kabeldiameters waarop deze techniek kan toegepast worden lopen van 16 tot 38 mm.

Het is een belangrijke verbetering waarvan alle reders en aannemers gebruik kunnen maken.

**REDERS EN AANNEMERS KUNNEN  
BIJGEVOLG BIJ S.C.A.P. DAAROVER BE-  
SCHIKKEN.**



leden gevormd, ter beschikking stelde van onze maatschappij om het hoofd te kunnen bieden aan de zware financiële lasten inzake brandstoffen, welke wij in gans 1979 te overbruggen hadden. In 1979 leverden wij te Oostende voor 10.875.882 liter gasolie aan vissersvaartuigen, waar dit in 1978, 13.132.651 liter betekende, wat toch een vermindering daartelt van 2.256.769 liter.

Aan de koöperatieve redersvereniging Hand in Hand Zeebrugge werden in deze krisisperiode tot mei nog 1.606.676 liter geleverd waar dit in gans het jaar 1978, 6.034.327 liter bedroeg. Hier dient rekening gehouden met het feit, dat Hand in Hand, dank zij de maatregelen door de Minister van Economische Zaken genomen, en de vertegenwoordiging van een brandstoffemaatschappij, zij voortaan rechtstreeks bevoorraad wordt, wat voor deze instelling van het grootste belang is, gezien zij niet over de installaties beschikkend als SCAP, zich thans met haar schipje rechtstreeks bij Zeetank kon bevoorraden en slechts hoeft te betalen naarmate de kwantums welke zij afneemt.

Het verlies in kwantum hier genoteerd, was in die zin nadelig dat, hoe groter kwantums we ineens konden bestellen, hoe goedkoper deze ons geleverd werden. Nu moeten we trachten onze verkoop te lande uit te breiden en nu dienen naar andere financiële middelen gezocht om deze leemte aan te vullen, daar het niet meer mogelijk is in de goede periode drie à vier miljoen liter te stockeren, welke onmiddellijk een kapitaal vergen van 30 miljoen frank.

## **GASOLIE, LICHT FUEL EN ESSENCE IN VERBRUIK**

In stad leverden wij aan particulieren voor 1.694.437 liter gasolie tegen 1.169.809 liter in 1978 wat een vermeerdering is van 524.628 liter.

Aan voortverkopers verkochten wij in 1979 1.195.679 liter tegen 414.331 liter in 1978. Dit betekent bijna driemaal zoveel.

De verkoop van lichte fuel beliep in 1979 497.391 liter tegen 555.055 liter in 1978. Hier kunnen wij de verkoop moeilijk opdrijven, daar de meeste klanten akkoord gaan om van lichte fuel over te schakelen op gasolie, gezien het geringe prijsverschil en de betere kwaliteit met de voordelen er aan verbonden.

De verkoop van essence daalde in 1979 van 212.334 liter naar 163.245 liter.

# BESCHERMKLEDIJ



voor  
**Vissers**

en  
**Werkkledij**

voor **AANNEMERS,**

**INDUSTRIEËLEN**

en **WERKGEVERS**

bij de  
**Rederskoöperatieven**

**S. C. A. P.**

**H. Baelskaal 27  
8400 OOSTENDE  
Tel. 059/32.29.51 - 32.09.31**

## BESCHERMKLEDIJ voor VISSERS met PUNTEN :

**KNIELAARS**

**LAARS** gevoerd met wol

**DIJLAARS**

**HEUPLAARS**

**OVERALL** blauw goed -

van maat 42 tot 64

**BROEK** blauw goed

**VEST** blauw goed -

van maat 42 tot 64

**BROEK** met borststuk -

van maat 42 tot 64

**JUMPERS** blauw goed

Small — medium

large — extra-large

**ZUIDWESTER** (lange kap)

**OLIE-HEMD** zonder kap

**OLIE-HEMD** met kap

**OLIESCHORT**

**OLIEBROEK** met bretels

**GUTTERS**

**AIRCOAT** BROEKEN

**BROEKEN** met bretels

van maat 42 tot 58

**JUMPERS** aircoat

**De punten zijn om te zetten bij :**

**S.C.A.P., H. Baelskaal 27, Oostende  
HAND IN HAND, Zeebrugge**

**In de magazijnen van SCAP zijn ook nog te  
verkrijgen**

## ANDERE WERKKLEDIJ

voor **VISSERS, WERKLIEDEN, WERKGEVERS,  
AANNEMERS**

**PRISMAKIJKERS**

**REDDINGVESTEN**

**UURWERKEN** met stuurwiel

**BAROMETER** met stuurwiel

**UURWERKEN** elektrisch

**BAROMETER**

**DUFFLE COATS** grijs en groen

echte engelse, blauw

**DUFFLE COATS** gevoerd

**WERKSCHOENEN**

anti-slip & versterkte top

laag en hoog model

**DETERGENTZEEP** : 10 Liter

**HEMPELS VERF** - alle kleuren

**REGENKLEDIJ** (broek en vest)

**WOLLEN DEKENS**

**MESSEN PIJKENAAS**

De verkoop van diesel verhoogde van 220.975 liter in 1978 naar 279.180 liter in 1979.

Hier doen wij beroep op U allen om U te vragen, ook voor Uw huishoudelijk verbruik, U te bevoorraden bij Uw koöperatieve SCAP, waar U grote liters krijgt in plaats van kleine en een teller met ticket U toetaat het juist geleverd kwantum te kontroleren, waar dit niet overal het geval is.

In dat opzicht moeten wij reeds sommige leden bedanken, die het voorbeeld geven en in 't bijzonder deze van Heist en Zeebrugge, die uit solidariteit en koöperatieve geest, zich reeds in blok bevoorraden bij SCAP, waar voor vrienden en familie ineens 8 à 10.000 liter besteld worden.

In verband hiermede is het interessant de evolutie van de officiële verkoopprijzen van gasolie voor ons geweest, hierna te volgen, waaruit duidelijk blijkt, dat in een jaar tijd de verkoopprijzen van 4.69 op 22.12.78 tot 7,99 einde december 1979 rezen en op het ogenblik dat we onze jaarvergadering houden naar 8,85 fr. gerezen zijn (zie tabel evolutie prijzen).

De evolutie van de officiële verkoopprijzen in gasolie deed zich in 1979 als volgt voor :

| data<br>1979 | prijs | data<br>1979 | prijs |
|--------------|-------|--------------|-------|
| 9. 1         | 4,87  | 31. 5        | 6,05  |
| 19. 1        | 4,97  | 14. 6        | 6,31  |
| 31. 1        | 5,09  | 21. 6        | 6,19  |
| 8. 2         | 5,25  | 28. 6        | 6,07  |
| 13. 2        | 5,16  | 6. 7         | 6,64  |
| 15. 2        | 5,32  | 19. 7        | 6,73  |
| 19. 2        | 5,43  | 27. 7        | 6,64  |
| 1. 3         | 5,29  | 7. 8         | 6,86  |
| 8. 3         | 5,40  | 5.10         | 7,15  |
| 15. 3        | 5,02  | 5.11         | 7,34  |
| 22. 3        | 5,23  | 23.11        | 7,20  |
| 12. 4        | 5,69  | 6.12         | 7,02  |
| 26. 4        | 5,60  | 7.12         | 7,29  |
| 10. 5        | 5,83  | 20.12        | 7,99  |
| 25. 5        | 5,92  |              |       |

Van de smeerolie kon hetzelfde niet gezegd. Niettegenstaande Chevron, B.P. en Gulf ter beschikking zijn, verminderde deze verkoop in 1979 van 18.000 liter, wat te wijten valt aan het teruglopen van de Oostendse vloot enerzijds en de verkoop in de vreemde anderzijds.

## VERKOPEN IN MAGAZIJN

Ook hier is er een vermindering in het verkoopcijfer waar te nemen, weliswaar van slechts 478.000 fr. maar deze is er, en spruit vooral voort uit de vermindering van de verkoop van Engelse kabel, welke 1.102.804 fr. in min bedroeg dan in 1978.

Hiervoor zijn twee redens te noteren.

Rechtstreekse aankopen in Engeland bij de verkoop van de vangsten aldaar en het feit dat er ogenblikken zijn, dat men in december om zijn winst te verminderen, veel vistuig aankoopt Voeg daarbij de vermindering van de vloot en men zal begrijpen, dat deze toestand normaal is. Vooruitzichten voor 1980 zijn nochtans veel beter, zodat deze achteruitgang van slechts tijdelijke aard kan genoemd worden. Men schijnt ook uit het oog te verliezen, dat niet alleen een korting van 5 % werd verleend op faktuur en niemand heeft er zich aan verwacht, dat daarenboven dit jaar niettegenstaande de vele moeilijkheden, er nog een korting van 10 % op aankopen in het magazijn bijkomt.

Hierna volgt de vergelijkende statistiek van de voornaamste produkten die in magazijn verkocht werden.

|                   |           |           |   |           |
|-------------------|-----------|-----------|---|-----------|
| Engelse kabel     | 3.761.390 | 2.658.586 | — | 1.102.804 |
| Belgische kabel   | 1.854.394 | 1.919.079 | + | 64.685    |
| Nylon             | 3.662.721 | 3.455.736 | — | 206.985   |
| Netwerk           | 1.834.700 | 1.894.064 | + | 59.364    |
| Poly              | 9.18.401  | 1.005.192 | + | 86.791    |
| Manilla garens    | 147.516   | 119.310   | — | 28.206    |
| Flotteurs         | 396.069   | 474.693   | + | 78.624    |
| Kettingen         | 47.229    | 103.000   | + | 55.771    |
| Oliegoed          | 445.501   | 419.925   | — | 25.576    |
| Divers            | 2.795.824 | 2.419.181 | — | 376.643   |
| Verven            | 416.892   | 1.326.167 | + | 909.275   |
| Caoutchouc ballen | 800.138   | 719.821   | — | 80.317    |

## KAPITAAL EN TERUGBETALING AANDELEN

Dat de koöperatieve gedachte bij velen nog niet genoeg invloed heeft, is een ziekelijk verschijnsel bij talrijke middenstanders, die dan verwonderd zijn, dat zij het niet kunnen bolwerken en vele kleinhandelsbedrijven ten onder gaan.

Het ongeluk wil dat onze vloot al zo klein is en dat vooral de Oostendse vloot de laatste jaren fel achteruit ging.



Niet genoeg wordt beseft, dat de mogelijkheid om goedkoper aan te kopen, gelegen is in de aankoop van een groter volume en het beschikken over de nodige kapitalen.

Velen willen grote ristournes, maar gaan bij een ander, wanneer het daar onverwachts tien cent. goedkoper is dan in hun koöperatieve en weinigen denken er aan dat de koöperatieve alleen bestaat uit aandeelhouders die zelf het kapitaal moeten vormen en de winsten slechts op het einde van het jaar kunnen vastgesteld.

Wij moeten hier tot vervelens toe herhalen, dat wanneer men een zakencijfer van 178 miljoen heeft bereikt, welke in 1980 waarschijnlijk ver de 200 miljoen frank zal te boven gaan, men met een reserve van 10 miljoen en 12 miljoen frank aan aandelen, moeilijk maandelijks zijn financiële verplichtingen kan naleven tegenover leveranciers, die sedert de kaskredieten tot 20 % opgelopen zijn, ook al kontante betalingen eisen.

Op 1 januari 1979 bedroeg het kapitaal der leden immers 9.294.900 fr. Aan 4 leden die hun schip verkochten en geen aktiviteit meer hebben als reder, werden volgende aandelen uitbetaald :

|          |                  |            |
|----------|------------------|------------|
| N.543    | Desaever Mylle : | 42.300 fr. |
| O.628    | Vandecasteele :  | 9.500 fr.  |
| N.591    | Coulier :        | 2.000 fr.  |
| O.555    | Vercruysse :     | 3.400 fr.  |
| TOTAAL : |                  | 57.200 fr. |

Hierdoor beliep het kapitaal nog 9.237.700 fr. Dit bedrag werd verhoogd door afhoudingen op de bijkomende ristournes ten belope van 2.639.671 fr. plus stortingen van de 3 volgende nieuwe leden :

|       |             |           |
|-------|-------------|-----------|
| N.752 | Legein :    | 1.000 fr. |
| O.192 | Pedro :     | 1.000 fr. |
| O.260 | Smessaert : | 1.000 fr. |

Uiteindelijk beschikten wij op 31.12.79 over 11.880.371 fr. aandelen en 10.677.417 fr. als eigen reserve waarmee in totaal voor magazijn en werkhuis een zakencijfer van 178.007.066 fr. verwezenlijkt werd.

Dergelijke prestatie zonder aan onze verplichtingen tegenover leveranciers te kort te komen, mogen wel eens onderlijnd worden, maar nopen ons achterstallige betalingen meer en meer op te vorderen, daar het geld duur wordt en het beroep op banken, een financiële ramp.

Na de algemene vergadering zal aan hiernavolgende uittredende leden uit hoofde van het stopzetten van hun bedrijf, hun aandelen terugbetaald worden :

|           |                    |             |
|-----------|--------------------|-------------|
| O.186     | Shamrock :         | 274.500 fr. |
| O.192     | Peere Leopold :    | 6.400 fr.   |
| O.22      | Eerebout E.        | 76.200 fr.  |
| N.719/720 | Vercoutter M.      | 44.300 fr.  |
| N.705     | Lumar              | 247.500 fr. |
| O.805     | Bogaert A.         | 36.200 fr.  |
| N.762     | Vercoutter R. & M. | 126.000 fr. |
| N.765     | Vercoutter         | 148.000 fr. |
| N.715     | Depotter           | 4.700 fr.   |

---

TOTAAL : 963.800 fr.

Deze kapitalen worden slechts in aankopen in magazijn of brandstof uitbetaald en mogen aan andere leden overgeheveld, waarmede deze dan hun facturen van aankopen in SCAP mogen vereffen.

Gezien het bezit van een groter kapitaal noodzakelijk is om te kunnen het hoofd bieden aan de steeds moeilijker economische eisen, heeft de beheerraad beslist dit jaar met de bijkomende ristournes volgende regelingen te treffen.

De bijkomende ristournes van hen die hun aandelen niet volstort hebben, zullen afgehouden worden tot hun aandelen volstort zijn. Dit bedrag wordt op hun spaarboekje overgeschreven en geeft jaarlijks recht op een intrest door de Algemene Vergadering, tot op heden bepaald op 6% en die voor 1979 op 8% zullen gebracht, zo de huidige algemene vergadering dat goedkeurt.

De ristournes van degenen die intresten op achterstallige facturen niet betaalden, zullen dienen om deze af te korten, waarvan de leden een uittreksel zullen ontvangen, aldus hun nieuwe toestand kenbaar makend. Bij nazicht van dit alles, stellen wij vast, dat de trouwste leden nog steeds de kleinen blijven, die wat verkoopprijzen en ristournes betreft, steeds op dezelfde voordelen als de groten mogen rekenen. Velen zijn klein geweest en vergeten te gemakkelijk eens ze groot zijn, dat solidariteit en koöperatieve geest maar kunnen gedijen met elkander te steunen en samen te werken. Sommige grote reders worden gemakkelijk verleid door tijdelijke goedkope prijzen bij de ene of andere firma, waarvan de produkten achteraf kwalitatief veelal minder zijn gebleken. Zij houden geen rekening met het feit, dat wij op het einde van het jaar nog een ristourne van 10 % bij geven waardoor zij bedrogen uitkomen met hun aankopen elders.

Voor uw **AANKOPEN** van

**PLASTIC BENNEN**

(voor visserij en vishandel)

**RUBBER REDDINGVLOTTEN**

**LICHTE FUEL**

**MAZOUT SMEEROLIEN**

**BELGISCH en ENGELS STAALDRAAD**

**MAZOUT- en OLIEFILTERS**

**KUNSTVEZELS — TOUWWERK**

**GARENS en NETTEN**

**BRANDBLUSAPPARATEN SOMATI**

(voor schepen, auto's, vrachtwagens)

**BIJ**

**SCAP sv**

**HENDRIK BAELSKAAI 27 — OOSTENDE**

**Tel. (059) 32.29.51 - 32.09.31**

**B.T.W. 405.304.008**

**Werkhuizen : 059/32.39.79**

**32.08.20**

**BANKEN :**

**Algemene Spaar- en Lijfrentekas 001-0166138-53**

**Bank Brussel Lambert 384.1605.309-43**

**Generale Bankmaatschappij Oostende 280-0486692-80**

**Zeebrugge 280-0469570-30**

**Kredietbank Oostende en Nieuwpoort**

**P.C.R. 000-0018222-83**

Daar de kleinen bij aankoop zo'n grote bedragen niet te besteden hebben, genieten zij bij die verkopers niet van dezelfde ristournes welke bij de verkoop aan groten toegepast wordt. Zelfs fabrieken, die verkoopprijzen opleggen, vinden middel wanneer men er rechtstreeks koopt twee soorten prijzen vast te leggen, al naar gelang men groot of klein is, wat eens te meer het groot belang van koöperatieve samenwerking aantoont.

## ONZE WERKHUIZEN

Het mag voor de reders van gans de kust een geluk genoemd worden, dat de werkhuisen van SCAP er zijn om talrijke opdrachten in zake herstellingen uit te voeren.

Twee redenen zijn daarvoor in te brengen :

De snelheid waarmee wij de reders wier schip in zee moeten en averij oploopt bedienen en de degelijkheid van het werk.

Weliswaar worden er wel eens vergissingen begaan of dienen leemten verbeterd, maar ten huidige dage over kwalitatief goede arbeiders beschikken, is een even groot vraagstuk als een zaak rendabel maken.

Men klaagt over het groot aantal werklozen die er te lande zijn. Maar wie deze aanwerft, komt zeer dikwijls voor het feit te staan, dat zij niet alleen langzaam aan werken omdat het moet, maar daarenboven vakkundig onbekwaam zijn.

Het is op het huidig ogenblik niet moeilijk een vijf à tiental werklozen aan te werven, maar vaklieden aanwerven is een ander paar mouwen.

De grote schuld hiervan zijn de Staat en de vakbonden. Deze laatsten begaan de vergissing alleen leden te kweken en rivaliseren de ene tegenover de andere, in plaats van te denken aan werkverschaffing en kwalitatief goede arbeiders te vormen, waarvan zij zo dikwijls in hun slogans spreken.

Mensen die naar werk zoeken en willen werken, zien daarenboven dagelijks voor hun ogen hoe velen van de werkloosheidsvergoeding een stiel maken, zonder te werken.

Waarom moet ik dan nog mijn best doen, is het antwoord dat we krijgen.

Is het dan te verwonderen, dat ons werk ontsnapt en dat wij vooral jonge mensen hebben die vakonkundig zijn ?

En als er dan werk komt en men enkele schepen in bestelling krijgt, dan is het eerste idee van de vakbonden niet te trachten werk-





**HET HAD EEN RAMP KUNNEN  
WORDEN MAAR DE REDERIJ  
WAS GOED VERZEKERD!**

## **Natuurlijk bij HULP IN NOOD**

**DE ONDERLINGE DIE MEER RISICO'S  
DEKT DAN OM HET EVEN WELKE  
ANDERE MAATSCHAPPIJ**



**VAAR ZEKER MET EEN POLIS VAN**

## **HULP IN NOOD**

**H. Baelskaai 27, Oostende**

**Tel. (059) 32.16.89 — Telex Hunood 81.229**

**Na 18 uur tel. (059) 70.80.47**

**EN... TEGEN VOORDELIGE VOORWAARDEN**

lozen die willen werken te plaatsen, maar de zaak in het honderd te jagen, met allerlei ongerechtvaardigde eisen van meer loon en minder arbeidsuren naar voren te brengen, zoals we het onlangs eens temeer hebben meegemaakt.

Dit heeft voor gevolg, dat men zich afvraagt waarom nog werk zoeken, schepen trachten te bouwen, om werk te verschaffen, waar alles op die wijze door die zogezegde verdedigers van de arbeider, naar de vaantjes geholpen wordt.

In een koöperatief bedrijf zoals het onze, moeten zij niet komen aandraven dat de winst naar de werkgever en beheerders gaat. Ook wij zijn werknemers en ons voornaamste doel is en moet blijven : onze reders goedkoop en kwalitatief dienen om het voortbestaan van de Belgische zeevisserij mogelijk te maken en de werkgelegenheid tot het maximum op te drijven.

Ongetwijfeld gaat op het huidig ogenblik onze grootste bekommernis uit naar onze werkhuizen. Meer dan in welke andere tak van ons bedrijf ook, ondervindt men hier de gevolgen van de aanslepende economische crisis.

Onze grootste zorg is de continuïteit in de orderportefeuille.

Voor het jaar 1980 hebben wij op het ogenblik dat wij ons tot U richten, nog een drietal schepen in afbouw. Aan twee ervan wordt gewerkt, het laatste verwachten wij na de verlofperiode. Voor 1981 echter hebben wij nog niet de minste vooruitzichten en die zouden wij nu toch al moeten hebben, willen wij onze 39 werknemers in de werkhuizen aan het werk kunnen houden.

Wat de werkgelegenheid betreft, hebben wij, vergeleken met vele anderere bedrijven, tot nu toe ons best gedaan om werk te verschaffen. Om aan werk te geraken hielden wij onze prijzen zo laag mogeelijk. Van het eerste vaartuig was voor ons het financiële resultaat een verlies omdat index en nieuwe sociale lasten het overschot en meer, opslorpten. Willen wij de nieuwbouw voort bestendigen, dan zullen alle verdere sociale eisen van kant dienen gelaten, zoniet staan ook bij ons volgend jaar opnieuw 25 werkmensen meer aan de dop.

Wij stellen immers vast, dat in ons bedrijf de zware loonkosten, dus het totaal van lonen en sociale lasten, steeds zo gaan drukken op onze prijzen dat wij met het buitenland niet meer kunnen concurreren, willen wij kwalitatief een schip blijven afleveren.

Dat wij bereid zijn, aan onze opdrachtgevers interessante prijzen aan te bieden, bewijst het feit, dat van de 10 opdrachten tot nieuwbouw, verdeeld over 4 werven, wij er alleen al 4 voor onze rekening namen. Tot onze spijt moeten wij vaststellen, dat wij niet langer interessante prijzen kunnen aanbieden aan de NAVO, dit nadat we in 1979 toch 15 dieselmotoren voor hen inbouwden en daardoor weten, hoeveel alles

precies kost. Het inbouwen van een tweede serie van 52 motoren is ons ontsnapt vanwege concurrentie uit het buitenland. Met spijt en verbazing stelden wij hier vast, dat er voor dit werk nu een Canadese firma met Canadees personeel goedkoper naar Europa komt werken, dan dat wij hier in ons eigen land kunnen doen. Dat dit niet aan de kostprijs van het materiaal gelegen is, doch aan de loonkost, is buiten twijfel, omdat het hier gaat over Amerikaanse motoren, rechtstreeks vanuit Amerika geleverd.

De loonkost in België is de hoogste ter wereld.

Via de vakbonden kregen wij zoals we hiervoor meldde, onlangs weer nieuwe eisen aangeboden. Wij moesten ofwel laten staken of de schepen in bouw laten liggen, ofwel gedeeltelijk toegeven. In het belang van die reders, die reeds zware financiële offers brachten, gaven we gedeeltelijk toe, maar elke eis die gesteld wordt, betekent weer opnieuw verhoging van de loonkost, dus voor ons bedrijf weer een slechter positie op konkurentieel vlak.

Wie anders beweert, vergist zich. Voor de scheepsbouw is de haven van Oostende van 80 % achteruit gegaan. De opdrachten voor zware herstellingen van allerlei schepen lopen achteruit. Alleen de syndikaten en hun onredelijke eisen hebben er schuld aan.

Wij moeten kunnen concurreren om aan vervangend werk te geraken.

Koncurreren kunnen wij alleen, wanneer men van de zijde van onze werknemers en de vakbonden een matiging in acht neemt bij het stellen van nieuwe eisen, en dat schijnt men niet te willen beseffen.

Wij doen daarom van hier uit nogmaals een dringend beroep op hen tot matiging, niet in ons belang, doch in de eerste plaats, in het belang van onze werknemers en hen die om werk verlangen.

Aan herstellingen mochten wij in het afgelopen boekjaar 1.307 opdrachten noteren tegen 1.443 in het jaar 1978. Door de nieuwbouwopdrachten liep het zakencijfer in het werkhuis echter op tot een bedrag van 58.577.438 fr., waar dit over 1978 een bedrag van 41.363.938 fr. beliep. Waar er over 1978 nog een overschot van ruim anderhalf miljoen te vermelden viel, worden wij over 1979 in het werkhuis gekonfronteerd met een verliescijfer van ruim 600.000 fr., gevolg van het minder rendement van nieuwbouw tegenover karwijwerk, het aanwerven van nieuw personeel zowel administratief als anders, die zich eerst hoeven in te werken vooraleer werkelijk rendabel te zijn.

Aan personeelskosten hadden wij af te rekenen met 18.887.143 fr. in 1978 en 22.212.664 fr. in 1979.

Dit betekent een verhoging van 17,6 %.

Al deze factoren samengesteld, gaven ons voor 1979 een negatief saldo te zien.

Wij hopen dit over 1980 te kunnen verbeteren, zo geen nieuwe eisen straks de tewerkstelling in het honderd jagen en ons niet verplichten de personeelslast tot het minimum te herleiden, willen wij verder voor onze leden behoorlijk herstellingen blijven uitvoeren wat niet ons belang, maar samen met andere werkgevers ter plaatse, het belang is van de ganse visserijgemeenschap, welke voor onze kust en ons land een veel groter betekenis heeft, dan men op regeringsvlak schijnt te beseffen.

## VOORUITZICHTEN EN BESLUIT

Gezien de economische en sociale toestand van ons land, is het op het huidige ogenblik inzake nieuwbouw en het rendabel voortbestaan van onze visserij, moeilijk een pronostiek te maken. In ons vorig jaar-verslag schreven wij inzake vooruitzichten :

« Alles hangt er van af welke houding de vakbonden zullen aannemen ». Dit jaar voegen wij er aan toe : « Wat zal de regering doen in zake steun aan de visserij voor wat de brandstofprijzen betreft ? Waar zullen de verdere internationale maatregelen in zake visserij ons leiden ? Zullen Engeland en de E.E.G. het op een gematigd akkoord sluiten en zal de modernisering van de vloot verder mogelijk blijven met de steun van ons Ministerie van Verkeerswezen, Landbouw en Economische Zaken ? Zullen de tussenkomst van het visserijfonds en de kredieten van de NMKN ons toelaten de vloot verder te vernieuwen ? »

En zal de steun eindelijk in 1980 door de provincie West Vlaanderen verleend om de nieuwbouwer toe te laten, de zware lasten van de eerste drie jaar te milderen, in 1981 voortgezet worden ? ».

Dit zijn zoveel vragen, waarvan het behoud, de bloei of de val van een ganse visserij afhangen, evenals het van groot belang blijft het behoud en de actieve steun van het fonds voor scheepsjogens, te waarborgen omdat dit er moet toe bijdragen de jongeren verder de gelegenheid te geven in de visserij een djob te vinden. Ook de visserij scholen moeten volstrekt afstand doen van de ouderwetse onderwijsmethodes, waaraan nog veel te veel belang wordt gehecht op een ogenblik, dat van onze vissers wordt vereist, dat zij niet alleen visser zijn, maar vakmensen met een technische en wetenschappelijke kennis zoals men in geen enkel vak, van een eenvoudige werkmans noch bediende op het huidige ogenblik kan verlangen. Onze vissers zijn geen eenvoudige werkmensen. De modernisatie van vloot en visserijmethodes eisen van hen een bekwaame opleiding, technisch goed onderlegde onderwijzers, welke niet zozeer geschiedenis en aardrijkskunde moeten kunnen onderwijzen, maar de jongeren thuis brengen, in de moderne techniek en wetenschap van hun vak.

Wij wilden dit jaaroverzicht daarom niet sluiten, zonder eventjes op die gedachten te hebben gewezen, danken ondertussen ons gans personeel van arbeider tot bediende en leiders voor de ijver aan de dag gelegd om hun maatschappij, haar leden en cliënteel te dienen.

Wij danken in 't bijzonder het ministerie van Verkeerswezen, van sekretaris generaal tot kleine bediende. Wij danken onze zeevaartsinspectie en hun direktEUR dhr. Depaape met zijn staf zeevaartsinspecteurs, met wie wij praktisch dagelijks uitstekend samen werken opdat schip en bemanning veilig de zee zouden kunnen bevaren. Wij danken onze waterschouten en hun personeel voor het steeds welwillend begrip, dat zij hebben voor reders en bemanning en wij danken het Ministerie van Economische Zaken voor de wijze waarop het de onafhankelijke koöperatieven inzake de brandstofkwestie in deze moeilijke periode heeft gesteund om te sluiten met onze dank aan het Ministerie van Landbouw, zijn plaatselijke visserijdienst en het Rijksstation voor Zeevisserij, waar vorig jaar en thans opnieuw, de heer directeur Hovart en zijn staf, alles in het werk hebben gesteld om onze visserij meer en meer wetenschappelijk en technisch voor te lichten en te helpen.

Wij sluiten dit kort overzicht de hoop uitdrukkend, dat onze betrachtingen om de koöperatieve gedachte te blijven doen bloeien en evolueren, bij de jongeren meer en meer ingang zal vinden omdat de leefbaarheid van het bedrijf ook daar grotendeels van afhangt.

**REDERS en  
VISSERS.**

**voor uw**

**SOCIALE LASTEN  
en BOEKHOUDING**

**wendt U in volle  
vertrouwen tot de**

**Beroepsvereniging**

**HAND IN HAND**

**VISMIJN 71, OOSTENDE — Tel. 32.11.01**



